

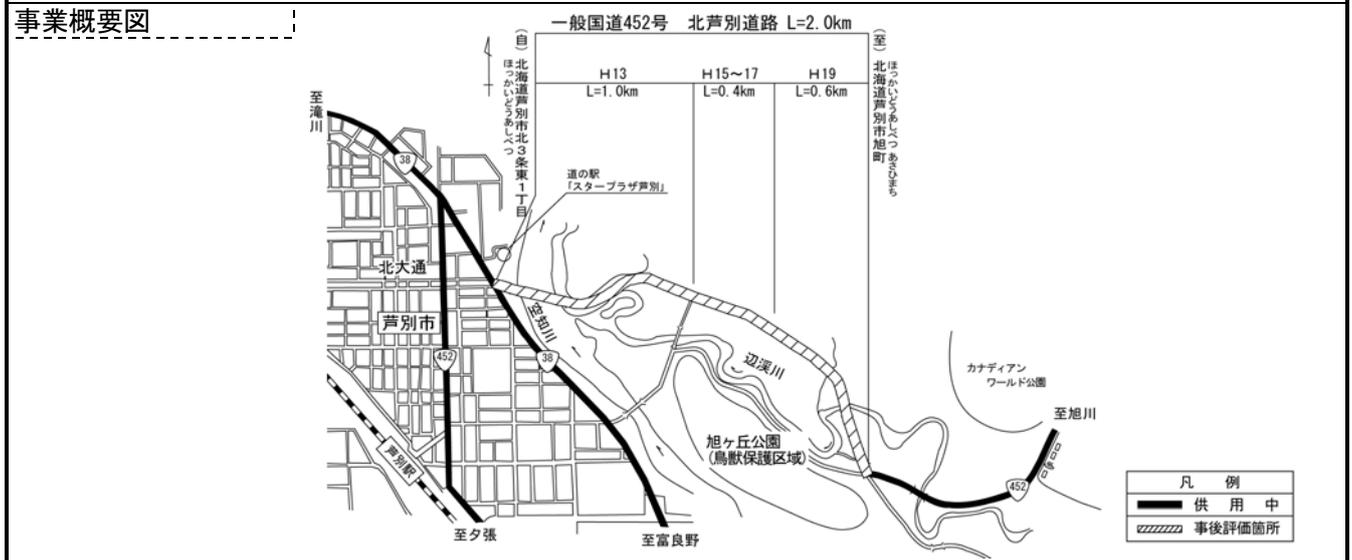
## 事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：和泉 晶裕

事業名	一般国道452号 <small>きたあしべつ</small> 北芦別道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自： <small>ほっかいどうあしべつ</small> 北海道芦別市北3条東1丁目 至： <small>ほっかいどうあしべつ あさひまち</small> 北海道芦別市旭町			延長	2.0 km

**事業概要**  
一般国道452号は、夕張市を起点として、芦別市等を経由し旭川市に至る延長約109kmの幹線道路である。  
このうち、北芦別道路は、芦別市北3条東1丁目から旭町に至る延長2.0kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
北芦別道路は、現道隘路区間の解消を図り、道路交通の安全性、確実性の向上を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H6年度	供用年	(当初) H19年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-年度	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績) H19年度		
	事業費	計画時	(名目値) -/96億円	実績	(名目値) -/95億円	変動			1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) -/83億円	(暫定/完成)	(実質値) -/83億円				
	交通量	計画時		実績					
	(当該路線)	(供用前現道)	3,745 台/日	(452号/当該道路)	941/2,752 台/日				99%
	旅行速度向上	30.1	→	35.4km/h	交通事故減少	88.1	→	33.2 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H2年度		(供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H5~7年平均値		(供用後年次) H20~22年平均値	
	費用対効果	B/C		総費用	149億円	総便益	199億円	基準年	
	分析結果	(事後)	1.3	(事業費: 144億円 維持管理費: 5.0億円)		(時間短縮便益: 175億円 走行経費減少便益: 22億円 交通事故減少便益: 1.7億円)		平成24年	
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	-0.7億円	便益減少額	0.0億円		
	<b>事業遅延の理由</b> 本事業は、平成5年度に事業化され、平成5年度に工事着手し、工事の着実な進捗を図り、当初計画どおりに供用した。								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>定性的な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①線形不良区間等の回避による走行性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良区間が回避され、走行性等の向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良箇所の解消や歩道が確保されることで、死傷事故が減少し、道路交通の安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>③日常生活道路の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・芦別市街地と旭町地域間との連絡性の向上が図られ、快適な日常生活を交通面で支援した。</li> </ul> </li> <li>④地域プロジェクトの支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設間交通の利便性が向上し、芦別市の交流人口の拡大による地域活性化を交通面で支援した。</li> </ul> </li> <li>⑤地域観光の振興に寄与 <ul style="list-style-type: none"> <li>・芦別市内の観光地への安全で安心な路線が形成され、地域観光産業の活性化に寄与した。</li> </ul> </li> <li>⑥CO<sub>2</sub>排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量2,436(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対処地域：芦別市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時2.5万人（H2）→ 供用後1.7万人（H22）であり、減少傾向にある。（国勢調査）</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時1,970千万円（H2）→ 供用後1,518千万円（H22）であり、減少傾向にある。（工業統計調査）</li> <li>・農業産出額は、事業化当時447千万円（H2）→ 供用直前285千万円（H18）であり、減少傾向にある。（北海道農林水産統計年報）</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>北芦別道路の整備により、線形不良箇所等の回避による走行性の向上、道路交通の安全性の向上、日常生活道路として利便性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</p> <p>なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するために適切な維持管理に取り組んでいく。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。